

HOJE

HOJE

O TEMPO — Hoje, 20,00; amanhã, 15,2.

OS MERCADOS — Cambio, 14 3/16; 14 5/16 d. Café, 243000.

ASSIGNATURAS  
Por 12 meses ..... 200000  
Por 6 meses ..... 100000  
Por 3 meses ..... 50000  
NÚMERO AVULSO 100 REIS

Redação, Largo da Carioca 14, sobrado — Oficinas, rua do Carmo, 29 e 31

TELEPHONES: REDACÇÃO, CENTRAL 523, 5285 e OFFICIAL — GERENCIA, CENTRAL 4018 — OFFICINAS, CENTRAL 852 e 5284

## SENTIDO!

## O Brasil, organizado, em 1822, "politicamente", ainda precisa ser fundado "economicamente"!

## Idéas e sugestões do relator do orçamento da Agricultura, para 1920, na Camara

Reunida hoje, em vista da transferência da sessão do dia 16, a Comissão do Orçamento da Câmara ouviu a leitura do parecer sobre o orçamento da Agricultura, para 1920, pelo seu relator, o deputado paulista Sr. Cincinato Braga. É um longo estudo da situação da agricultura brasileira, em todos os seus aspectos. O trabalho de S. Ex. foi ouvido com muita atenção, e dele pudemos fazer este resumo, alcançando os seus pontos essenciais.

O relator começa estudando o papel saliente do nosso país, entre as nações, nas conferências da paz, mostrando as altas responsabilidades morais do Brasil, elevadas, hoje, à posição de grande potência. Na política internacional, somos na América do Sul, o que são os Estados Unidos na América do Norte.

Os brasileiros têm de revelar, agora, ao mundo civilizado si têm, ou não, capacidade para o desempenho do papel, que lhes está sendo incumbido em nossas relações internacionais. O tratado de paz tem por fundamento motivos econômicos. Por motivos econômicos estão as classes proletárias esboçando Monarquias e convulsionando Repúblicas. Todas as lutas giram em torno da obtenção da matéria prima, que supram duas espécies de máquinas: 1. a máquina humana, e 2. a máquina industrial. São as chamadas mercadorias "nobres". Para a primeira, luta-se por trigo, açúcar e gado (carne, gorduras e laticínios). Para a segunda, por algodão, lã, combustível, ferro e aço. O Brasil é tão excepcionalmente feliz que jamais precisará entrar em luta para alcançar qualquer dessas mercadorias nobres. Tem-as aqui, dentro da nossa fronteira, com exceção única do trigo, cuja substituição é fácil pelo arroz, cana, batata, mandioca, banana, sem contar que podemos produzir trigo para nossas necessidades, se a técnica agrícola tomar a si o problema, com o estudo dos fertilizantes adequados a cada terra, e com a seleção das sementes melhor naturalizadas em nossos climas. O que nos falta é educação. Educação higiénica e educação econômica.

O Sr. Cincinato Braga não terá de ocupar-se, como diz, de serviços de saúde pública, que incumbem ao Departamento do Interior. Cabe-lhe, porém, tratar do problema do crescimento econômico do país. No limitado espaço de que dispomos, não nos é possível acompanhar o relator, minuciosamente, através do seu longo e fundamentado parecer. Apenas poderemos dar um palhado de seu trabalho. O relator trata da necessidade, que temos de químicos profissionais, necessários a cada instante na vida agrícola e industrial. Equamente indispensáveis nos são os mecânicos e electricistas; os veterinários e agrônomos. De todos esses técnicos há grande falta entre nós. É urgente, portanto, encaminhar-se essa lacuna. Propõe, então, a criação de escolas práticas de cada uma das quatro especialidades, uma de cada qual destas, em todos os Estados da Federação, fora das capitais.

Disse, S. Ex., em seguida, a questão do fomento industrial, posterior, ocupando-se detidamente da importação de reproduções estrangeiras, serviço urgente e utilíssimo para o qual aumenta os recursos do Ministério, que apenas dispõe no ano corrente de \$ 1.000.000. Por esse fim, quando os pedidos de empréstimo forem apresentados, propõe o auxílio à introdução de quaisquer recursos para quaisquer portos do Brasil; mais, quanto ao zêlo, o governo deverá auxiliar sua importação só pelos portos de Vitória, Rio de Janeiro e Santos, para as zonas de produção do extremo norte do país, acenando para a criação de zonas diferenciadas de produção. Examina, em seguida, a questão da defesa da saúde do gado, assegurando os recursos necessários à vacinação e imunização dos animais. Suas propostas são abonadas pela previsão das grandes perdas a que dá lugar as epizootias, e aqui não hesita em desenvolver, por meio de estatísticas, citando a proposta sugestiva do governo dos Estados Unidos e da Argentina. Refere-se ao problema, agora reaparecido, da imigração europeia, que começa a procurar de novo nossas terras. Precisamos estar habilitados a hospedar a chegada e a colocar em seguida nos campos, todos os elementos que a desgraça da guerra expelle agora da Europa. São necessários recursos para esse serviço.

O relator ocupa-se, logo depois, da necessidade de nossa estatística, pessoal e econômica. Será possível, diz S. Ex., que tenhamos sequer subsídios para estatísticas, sem termos sequer "uma organização dessa estatística depende, jurídica e financeiramente, de uma lei especial, fora do orçamento. Assim se faz nos Estados Unidos e na Argentina; aqui não temos lei alguma. Para isso, o relator assume o compromisso de apresentar dentro de alguns dias o respectivo projeto especial.

Em seguida, o Sr. Cincinato Braga aborda a questão do combustível, sustentando a necessidade de insinuar na política de nossas tentativas no encargo de homogeneizar os esforços para melhorar-se por benefício a qualidade do carvão nacional, já em exploração industrial. Faz ver o quanto nos interessam as sondagens em busca do petróleo, o combustível dos motores do futuro, a luz do rico e do pobre em toda a extensão do interior do país. Os indícios dados de encontrar petróleo em nosso subsolo, e só por incapacidade não tratarmos de procurá-lo.

Mas, onde o parecer do deputado paulista é devesse exultante e eloquente, é na parte que S. Ex. trata da implantação definitiva da metalurgia do ferro no Brasil. É a parte mais notável do seu trabalho. Ovinho a S. Ex., nenhum brasileiro deixará de compreender que esse, acima mesmo da pecunia, vai ser a grande, a grandíssima riqueza do Brasil dentro de alguns poucos anos, "a riqueza que não nos levará de volta", na frase de S. Ex. O relator expõe nossa situação atual, em matéria de depósitos de minério, os maiores e melhores do mundo. Refere que com os olhos curiosamente fitos sobre eles estão já a Inglaterra, a Alemanha, a Bélgica, o Japão, a França, os Estados Unidos, que precisam de ferro e aço. "Ela se passou o tempo em que os reis dos mares e do ouro e do ferro, os reis das metálicas e do ferro, especialmente em sua forma refinada — o aço". É um crime de lesa-pátria não fundarmos com toda a urgência a metalurgia do ferro.

Para esse objetivo, o relator propõe uma despesa de \$ 125.000.000 por ano, ou seja, 25.000 contos por ano, que nada é para um país, cujo orçamento geral é de \$ 150.000.000. Essa despesa impõe-



Dr. Cincinato Braga

linos, no balanço de nossas contas internacionais, "deficit" que veio a explodir no começo do segundo "funding", em 1914. Melhorando, como se viu, nossa situação econômica, vamos importar muito mais. A geração que agora começa a trabalhar, importará em 30 anos, mais de 750.000 toneladas de minério, ou treze milhões e quinhentos mil contos, quando está apenas em nosso esforço intelectual inventarmos, completamente essa situação, não só deixando de enviar ao estrangeiro esse ouro, mas principalmente recebendo do estrangeiro muito mais do que esse algarismo, em libras esterlinas. É para melhor demonstração, dos fatos que parecem tem um capítulo cuja epígrafe é: "Para que precisamos de ferro e aço?" Esse capítulo começa assim: — Resposta: — para o Brasil andar! — Para erguer-se-lhe a espíndula dorsal!

A seguir o relator faz um sucinto, mas sugestivo inventário de nossas infelizes necessidades do ferro e aço nestes departamentos do trabalho nacional: a) viação ferroviária; b) navegação mercante; c) edificações urbanas; d) indústrias de electricidade; e) pontes metálicas; f) indústria pastilosa e agrícola; g) indústria manufatureira; h) serviços sanitários; i) automobílica; e j) defesa nacional (exercito e armada). Sobre cada um desses pontos há no parecer um rápido estudo interessantíssimo. É a demonstração de que com a indústria do ferro e aço, aqui dentro, nenhum outro povo poderá alcançar a nossa que queremos estabelecer. Sem ela, tendo-se esse trabalho, tem-se a convicção de que não seremos nada mais do que uma eterna colônia infeliz, onde todos os povos poderosos do mundo queirerão a toda hora intervir, como em negócios de vintura, para nos explorarem à vontade.

Estuda, depois, o relator os efeitos da importação da indústria metalúrgica sobre nossas atividades financeiras. Ela vai, em avaria, atrair os nossos portos os maiores transatlânticos do mundo, que nos trarão ouro de sobra para nossa tranquilidade absoluta em matéria de taxas cambiais, e mais do que isso, para nossa infalível conversão metálica de taxa que queremos estabelecer. A partir de 1921 para isso basta que vendamos em ferro e aço a terça ou quarta parte do que exportamos para os Estados Unidos, cuja produção, aliás, tem sido quase toda consumida no próprio país.

Para então S. Ex. examina um capítulo intitulado "Dificuldades insignificantes, obstáculos removíveis, e já removidos em outros povos, ante-postos à criação dessa nossa colossal riqueza". Explica S. Ex. que a indústria do ferro depende de dois fatores essenciais: — produção do minério, e combustível para tratá-lo. Minério temos de sobra. A setenta e dois metros das jazidas, nos Estados Unidos, os 30 milhões de toneladas de minério, que são transportados do Lago Superior para os fornos de Pittsburgh, vencem 1.550 quilômetros da estrada de ferro. E agora está em foco para os Estados Unidos, para a Europa e para o Japão, o problema de vir buscar a América do Sul, minério de ferro para suas usinas! O relator examina detidamente todos esses pontos, e chega à conclusão de que para fundarmos a nossa alta siderurgia basta que a Central de Volta Redonda, a 400 e 500 quilômetros das jazidas, nos Estados Unidos, os 30 milhões de toneladas de minério, que são transportados do Lago Superior para os fornos de Pittsburgh, vencem 1.550 quilômetros da estrada de ferro. E agora está em foco para os Estados Unidos, para a Europa e para o Japão, o problema de vir buscar a América do Sul, minério de ferro para suas usinas!

O relator examina detidamente todos esses pontos, e chega à conclusão de que para fundarmos a nossa alta siderurgia basta que a Central de Volta Redonda, a 400 e 500 quilômetros das jazidas, nos Estados Unidos, os 30 milhões de toneladas de minério, que são transportados do Lago Superior para os fornos de Pittsburgh, vencem 1.550 quilômetros da estrada de ferro. E agora está em foco para os Estados Unidos, para a Europa e para o Japão, o problema de vir buscar a América do Sul, minério de ferro para suas usinas!

Central, cerca de 500 quilômetros, transportando o minério a frete barato; faça descer um ramal de bitola larga de Barra Mansa a Angra dos Reis, para fundarmos ali a Kiel da América do Sul, superior a Spezia ou a Toulon; 2) fuga a captação de força motriz eléctrica para fornecer "a infimo preço" a inusitada particular, que quiser estabelecer altos fornos, nas vertentes para a bacia de Angra dos Reis, vertentes e contravertentes do vale do Paraíba, e no aproveitamento das águas do rio Grande para aumentar-se o rio Preto, existem de 400 a 500 mil cavallos vapor aproveitáveis. As indústrias particulares, sem a menor dúvida, semeiam fornos eléctricos à margem da Central, desde que se sintam perfeitamente garantidos de suprimento de força motriz e de transporte constante, abundante e barato para o minério de que precisarem. Futuramente, teremos ainda os recursos da linha de Volta a Minas, com as grandes quedas captáveis no rio Doce e afluentes.

O parecer do Sr. Cincinato Braga termina com estas considerações:

"Compreendemos bem o escândalo que, à primeira vista, irá provocar a considerável elevação da despesa no projeto do orçamento que apresentamos. As necessidades a atenderem-se são, porém, de tal ordem, que não hesitamos em assumir a responsabilidade da iniciativa. Em todos os casos, com excepção de um, os aumentos de despesa são relativos à vida normal da administração. Só no caso da fundação da metalurgia do ferro é que se trata de um extraordinário de ocasião. Esse extraordinário demanda uma despesa ridícula diminuída em face dos seus seguros resultados, mas surpreendentemente alta, em frente dos processos habituais de organização dos negócios.

É um sacrifício para o país, não há dúvida. Dê a qualquer paciente a hilaquação de uma artéria por onde se está elixando em hemorragia continua; mas, deve ele esquecer-se a essa dor? A fundação da metalurgia do ferro vai estabelecer uma hemorragia de ouro em que se vai esvaziando mais a moeda do Brasil. Deve este esquecer-se ao sacrifício? Sem ferro e aço, o Brasil será um corpo sem espíndula dorsal. Querem os brasileiros esse destino miserável? Recursos para a despesa com esse benéfico extraordinário não faltam, em face da enorme quantidade de minério que em cáfé armazenado, não só deixando de enviar ao estrangeiro esse ouro, mas principalmente recebendo do estrangeiro muito mais do que esse algarismo, em libras esterlinas. É para melhor demonstração, dos fatos que parecem tem um capítulo cuja epígrafe é: "Para que precisamos de ferro e aço?" Esse capítulo começa assim: — Resposta: — para o Brasil andar! — Para erguer-se-lhe a espíndula dorsal!

Uma das discussões mais interessantes atualmente travadas entre os exportadores internacionalistas gira em torno destas frases: 1 — São os chineses capazes de fazer de si próprios uma nação organizada "politicamente" e "economicamente"? 2 — Se o não são, tem os japoneses caráter e experiência suficientes para dirigirem os chineses? Compreende-se bem o porque de uma discussão dessas. A China é um país cujo solo é abundante de riquezas naturais, para as quais todos os povos voltam cubucos olhos. Ora, as riquezas naturais existentes na superfície do planeta destinam-se ao uso e benefício da humanidade; pertencem à humanidade, que sobre o planeta vive. E segundo a doutrina que cada vez mais se vai impondo à pobreza e à fome humanas, não podem tais riquezas ser o apátrio de um povo, que não sabe explorar, com prejuízo geral para a humanidade inteira, que delas necessita impiedosamente.

É claro que estamos em melhores condições do que a China... Mas, poderemos nós, em consciência, estar tranquilos?... Poderemos nós, que em 1822, os Andradas organizaram a nação "politicamente"? Mas, ainda não encontramos o homem que deverá fundar o Brasil "economicamente". Será ele o actual presidente da República? Poderemos, sob sua direcção, comemorar o centenario da fundação da l'ra política com a fundação da Patria economica? Parece que sim."

## A BELLA ADORMECIDA...



...a espera de um príncipe que ande à cata de... subditos.

## O naufragio do H. S. 2 n. 10

## Os tres aviadores, seus tripolantes, milagrosamente salvos

Já se acham em repouso, em sua residência, os tres aviadores que, tripulando o hidroaeroplano n. 10, foram obrigados a aterrar, devido a uma "panne" do motor, quando pretendiam realizar, hontem, o "raid" à Ilha Grande. Conforme tivemos occasião de noticiar, eram dous os aviadores que iam fazer o "raid". Primeiramente, saiu de 11 e 13 da manhã, da Ilha das Enxadas, o hydro n. 11, guardado pelo capitão de corveta Carlos Pereira Guimarães, comandante da flotilha, e pelos tenentes Godinho e Alhoim, e conduzindo a correspondência destinada à 1ª divisão naval. O exlo obuido por esse hidroaeroplano, que na ida que na volta, já é do conhecimento do publico, liesta saber o que aconteceu ao n. 10, que, partiu da Ilha das Enxadas um mi-

da Escola sem almoço, e pela fadiga, quasi nus e castigados pelo frio, foram os naufragos, cercados de mela-nites, levados pelo vento, de encontro a umas rochas nas proximidades do Imbuhy. O aparelho, já muito danificado, foi estilhado contra as pedras. O tenente Vasconcellos, com uma calma digna de admiração, atirou-se ao mar e, agarrando-se a uma das pedras, estendeu as pernas, dando socorro aos companheiros, que lutavam, procurando um apoio para não serem tragidos pelo mar. Assim, conseguiram todos, depois de uma luta intensa, chegar ao alto das pedras, onde, procuraram se refazer um pouco.

## Sobre as rochas

Quando atingiram as pedras, os tres nau-



Os tripulantes do hydro n. 10: da esquerda para a direita, os tenentes Alves da Souza e Vasconcellos e o mecânico Silva Junior

nuta depois do n. 11, tendo feito antes evoluções com absoluta segurança.

## O hydro n. 10 sorri o desarranjo no motor

Guarneciam o aparelho n. 10, como se sabe, os tenentes aviadores Vasconcellos, Carlos Alves de Souza e o mecânico Silva Junior, rapazes conhecidos por feitos de "mêlier", e que, nos lances anteriores por que passaram, tiveram occasião de demonstrar uma grande coragem e resistência que lhes valeram o terem conseguido salvar as suas vidas, que correram o maior risco.

O hydro n. 10 seguiu em demanda da Ilha Grande, quando o motor, devido a uma "panne", teve de parar. O hydro desceu, e os seus tripulantes iniciaram, então, o fatigante trabalho de reparo feito difficilmente, devido aos ventos fortes que sopravam, levantando agitados vagalhões.

Aparelhos partidos da sede da Escola de Aviação, foram em socorro do n. 10, cujos tripulantes, confiantes, como estavam, no bom exito da empresa, de que, de forma alguma, queriam desistir, fizeram sinais, dispondo o auxilio oferecido em avisando de que seria perigoso descerem nas suas proximidades.

## O avião levantou o vôo para descer novamente

Houve um momento em que o motor do hydro n. 10 voltou a funcionar. Os pilotos levantaram novamente o vôo, para descerem, mais adiante, então, nas proximidades das Ilhas Cagarras.

## Em luta titânica para salvar o aparelho

Os pilotos do n. 10, si quizessem, nessa occasião, poderiam ter procurado a praia para salvar as suas vidas, que começavam a correr sérios perigos, devido aos vagalhões. Mas eles queriam salvar o aparelho e por isso desistiram de ganhar a terra e lutaram valentemente para equilibrar o aparelho a todo o momento ameaçado pelo mar grosso. Nessa luta, difficil de descrever-se, viriam, desde o meio-dia, os rapazes, que estavam sem almoço, e assim permaneceram, durante todo o dia e noite, tendo perdido os capacetes, as botinas e quasi toda a roupa de que estavam vestidos. O tenente Alves de Souza perdeu também a sua melma photographica, e todos os pertences que levava.

## Um poveiro deu reboque, mas depois cortou o cabo

Quando os rapazes lutavam assim titanicamente, passou em suas proximidades uma embarcação de poveiros, que, solicitada, deu reboque ao aparelho, trazendo-o assim até perto do Pão de Açúcar. O mar, porém, cada vez era mais grosso e os poveiros, temendo naufragar, cortaram o cabo de reboque e deixaram os rapazes a mercê das vagas encapelladas.

## Cerca de meia noite o aparelho foi sobre as rochas em que se abrigaram os naufragos

Enfraquecidos pela fome, pois tinham saído

## Todos feridos e queimados

Os naufragos chegaram às pedras também feridos. O mecânico Silva Junior, com excorizações na testa e no peito. O tenente Vasconcellos tinha varios ferimentos nas mãos e nos braços. O tenente Alves de Souza tinha também varios ferimentos e todos tres estavam queimados, devido a uma explosão que houve no motor.

## Das rochas para a terra

Mais ou menos refeitos, os tres naufragos demandaram a praia, a mado, e foram-se alojar num barracão denominado "Cova dos Sucrueiros", devido ao grande numero de cobras dessa especie que ali existem. Passaram nessa noite a reser da noite, até que, pela manhã, demandaram o forte, onde foram recebidos com todas as atengões pela guarnição do Imbuhy, medicados, alimentados e vestidos.

## O motor tinha explodido

Quando os naufragos procuravam reparar o motor do hydro n. 10, deu-se uma explosão, que atirou a água o tenente Alves de Souza, ferindo e queimando todos os tres pilotos.

## A Marinha procurou incansavelmente socorrer os naufragos

O capitão-tenente Eulino Rosário Cardoso, immediato da Escola de Aviação, ao ter conhecimento do reser da noite, não hesitou em mandar a sua flotilha, de que um hydroplano tinha aterrado no Arpoador, determinou rapidas providencias de socorro, ao que foi socorrido secundado por todos os rapazes da Escola. Da Ilha largou, então, o N. 9, n. 25, levando o tenente Filipe e Azamor, que fizeram um reconhecimento da situação, dançando a conta da missão. Tinha encontrado o aparelho. O comandante Eulino, na lancha rapida de socorro, partiu immediatamente para o Arsenal de Marinha onde, com o tenente Peliti, fez partir o rebocador "Onze de Junho".

Depois, da Ilha das Enxadas, largou novamente um outro aparelho, o N. 9, n. 23, pilotado pelos tenentes Filipe e Bustamante. Esse avião foi até Guaratiba, costou toda a zona em que se tinha visto o n. 10, esteve uma hora e meia no ar, percorrendo toda a costa e voltou sem ter visto mais o n. 10. Foi quando saiu o cruzador "Barroso", levando a seu bordo o capitão-tenente Eulino, capitão-tenente Eulino Cardoso, o hydro n. 22, de indicacões ao "Barroso" e ao "Onze de Junho".

Depois saiu também o rebocador "Dezenove de Fevereiro", da Escola de Aviação, com o tenente Azamor.

Nesse intervalo, regressou da Ilha Grande o hidroaeroplano n. 11, trazendo a informacão de que o aparelho estava perto das Ilhas. A's 8 e 30 da noite, saiu novamente o "Onze de Junho", tendo encontrado, o "Barroso" voltou às 11 e 30 da noite, sem ter encontrado o aparelho, que desde o amanhecer, ficou envolvido pela cerração.

O Estado-Maior da Armada, entre diversas providencias tomadas, determinou saírem também, pela madrugada, o rebocador "Tenente Cláudio".

Esses rebocadores saíram com os tenentes Alhoim e Peliti, também não tendo encontrado o aparelho.

## Chegam noticias dos naufragos

O capitão-tenente Eulino Cardoso e os seus companheiros da Escola, tinham passado, toda a noite, em procura dos naufragos, quando hoje, pela manhã, teve a informacão de que o tenente Vasconcellos tinha telephorado para o Arsenal de Marinha, comunicando que estavam todos salvos e recolhidos ao forte do Imbuhy.

## O comandante Eulino foi buscado

O comandante Eulino Cardoso, tomando um dos rebocadores do Arsenal, partiu para a Ilha Grande, donde se transportou a pé para o Imbuhy, trazendo os tres naufragos, que a essa hora estavam vestidos com uniformes que os officiaes e inferiores do Exército, da guarnição do forte, lhes tinham cedido. Trazidos para esta capital, o comandante Eulino os collocou em automoveis e os mandou para as suas residencias, onde se acham em tratamento e impossibilitados de prestar esclarecimentos.

## O aparelho foi destruido

O hidroaeroplano n. 10, ludo de encontro ás rochas, completou a sua destruição, parecendo de delle nada se poderá salvar, além do motor, que parece, ainda está flutuando.

## Foi organizada uma expedicão da Escola de Aviação

O Sr. capitão de corveta Carlos Guimarães, comandante da flotilha, combinou com os seus auxiliares, uma expedicão, que partirá para o local em que se acham os destroços do n. 10, para fazer um reconhecimento.

## CURITYBA SOB FORTE GEADA

CURITYBA, 16 (A. A.) — Hoje tem caído aqui forte geada.

## O DESMANTELO DO LLOYD

## ACERCA DO FRETAMENTO DE ALGUMAS UNIDADES

## O QUE SE PASSA COM O "CARIAS"

As mesmas coisas que lançava a publicacão das suas tremendas notas de gabinete, afirmando que a frota do Lloyd se achava em perfeito estado, sendo em numero de 40 os paquetes em movimento regular e ininterrupto, o Sr. director-presidente do Lloyd Brasileiro dirigia a Marinha, por intermedio do Ministerio da Viacão, um desesperado apello para que lhe fossem cedidos alguns diques, "por um mez, ou menos", porque a empresa estava "ameaçada de ter interrompido o seu trafego". Quanto tivesse lido um integra, em nossa edição de hontem, o Sr. director-presidente do Lloyd Brasileiro, e quizesse confrontal-o com as declaracões optimistas e categoricas nestes ultimos dias feitas pela directoria do Lloyd, verificaria sem grande custo que se procura occultar ou disfarçar a verdade sobre a situação real da empresa, "ameaçada de ter interrompido o seu trafego", perigo de que somente a Marinha a pôde salvar com o empréstimo de alguns diques.

Em todos os casos que se discutem, porém, é visível a má fé com que informam o Sr. director do Lloyd para os seus accionistas, mintando as nossas asserções. Triunfalmente a nota de hoje, por exemplo, justifica com a greve de ferroviarios de Portugal a pequenez da carga trazida pelo Cuyadã, quando a verdade é que, com um sem greve, os navios do Lloyd não têm a preferéncia dos corretores pelo risco em que sempre estão de ver transportadas de novo para o ar as cargas nelle depositadas, a uma subita ordem telegraphica da directoria alemã de rumo e as escalas dos paquetes. Demais, como também assignalamos, facilmente poderia ser a viagem desse vapor aproveitada para o transporte de carvão, a que diminuiria, pelo menos, o prejuizo não pequeno que ella causa. E a medida adoptada por todos os navios de outras companhias que se acham por acaso nas mesmas condições.

Outra, porém, requintada de má fé as explicações hoje apparecidas é na parte relativa à demora do Serrito Dourado em aguas de Montevideo. A directoria desmente o que teriamos dito sobre essa demora, justificando-a com o seguinte typo do relatório do comandante do paquete:

"Na chegada ao porto de Montevideo, encontramos a greve geral dos trabalhadores do porto. Não obstante, o serviço foi feito com a maior promptidão, e os paquetes correndo regularmente, estão a uma distância sob a protecção da policia com armas embandadas. Foi este o motivo da demora nesta porto."

Pois é absolutamente falso, é inteiramente inexacto que nos tivéssemos referido a demora do Serrito Dourado em Montevideo. Nem uma vez, claramente ou não, dissemos tal coisa. Essa demora é, evidentemente, deshonesta e nos faz suppor que foi feita, ou porque a desorientação da directoria do Lloyd já não lhe permite distinguir com nitidez o que lê, ou com o fim de desviar a atengão do governo e do publico da verdadeira questão, que se refere, não ao Serrito Dourado, mas ao Carias, que esse sim se encontra há um mez nos portos de Buenos Aires e Montevideo.

Alvarez seja também essa tão longa demora hontem-lhe explicada em mais uma nota official por uma greve qualquer; mas a verdade é que o Carias, um dos grandes paquetes ex-allemaes, está fretado a uma firma particular, que, segundo é voz corrente, vai embolsar grandes lucros com o transporte de cargas da Argentina para a Europa, directamente. Essa informacão, que com toda a certeza, é a que mais nos tem impressionado, não se comprehende, de facto, que o Lloyd, cujo trafego está ameaçado de uma interrupção, conceda o fretamento de navios a estrangeiros, que sem duvida vão realizar uma exploração que poderia ser feita pela propria empresa, em parceria com a totalidade dos lucros obtidos. Não se comprehende que assim de publico a empresa officia fizesse a sua inhabilidade no aproveitamento de embarcações hoje tão preciosas e tão espartilhadas, e vista das grandes necessidades de transportes que se fazem sentir em todo o mundo. Menos se comprehende que, como está sendo propalado com tanta insistência, seja, ainda pelo menor prezo, os serviços de navios da capacidade do Carias, entregue, como o Paris, o Tocantins e talvez outros, movimentação, frotamento, proveitos que a especulação particular, que tirará da sua desviação pertencer integralmente ao Lloyd, melhor aproveitada do que qualquer firma para a realisacão desse negocio.

Éis o que, falando com sinceridade e absoluta lealdade de animo, e encarecendo aqui estes commentarios, hoje não podem ter maior extensão, desajuramos, sem ser explicado, sem os factos de que se estão servindo, inhabilitante, os secretarios do Sr. director do Lloyd. E, para que não se repita o "engano" que figurava nas declaracões de hoje, tornamos a affirmar que nunca, jamais, em qualquer tempo algum, estivemos a demora em Montevideo do Serrito Dourado, mas do ex-allema Carias. Creemos que é muito difficil confundir esses dous nomes.

## PARA IMPEDIR NOVAS MATANÇAS NA ARMENIA

PARIS, 16 (A. A.) — O general Hearbord, antes de partir para Constantinopla, com destino à Armenia, falando a respeito da missão de que foi encarregado, declarou que os Estados Unidos acceitam o mandato para a Armenia, será necessario enviar para ali tropas norte-americanas, cujo numero será de dois mil homens, e que a missão que elle chefia, toda a politica dos Estados Unidos na Armenia dependerá do relatório da missão da França e da Inglaterra, cujos interesses no Oriente são grandes.

Espera-se que a missão chefiada pelo general Hearbord chegue a Armenia a tempo de impedir novas matanças que por termo à guerra que fazem entre os turcos, os persas, os armenios e os georgianos.



















